

# UND JETZT



# Zusammen aus den Krisen

DIE KLIMAKRISE MACHT WEGEN CORONA KEINE PAUSE.  
DIE ZEIT FÜR EINE WENDE IST JETZT!

---

## VORWORT

Die Corona-Pandemie zwang die Welt in eine Pause. Das öffentliche Leben ruhte. Flugzeuge blieben am Boden, Menschen arbeiteten im Homeoffice, Geschäfte, Schulen und Restaurants mussten schließen, die Industrie fuhr die Produktion auf ein Minimum herunter und an manchen Orten kam die Wirtschaft gänzlich zum Stillstand. Angesichts dieses Rückzugs auf mehreren Ebenen wurde deutlich, welchen starken Einfluss der Mensch auf die Umwelt ausübt und wie rasch durch gezielte Maßnahmen positive Ziele erreicht werden können.

Die Corona-Pandemie hat bewiesen, dass rasches Handeln möglich ist, wenn die Bedrohung der Krise erkannt wird. Die Zusammenarbeit von Politik, Wissenschaft und Wirtschaft hat gezeigt, wie die Bewältigung von globalen Krisen – auch die der Klimakrise – aussehen kann. Im Moment richtet sich jedoch die gesamte Aufmerksamkeit auf die Eindämmung der Pandemie und das Wieder-Hochfahren der Wirtschaft, dringliche Fragen rund um den Klimawandel scheinen in den Hintergrund getreten zu sein. Doch die Klimakrise macht keine Pause, die positive Veränderung, welche die Pandemie auf die Umwelt hatte, war nur ein kurzfristiger Erfolg.

In dem prospektiven Teil „Und jetzt?“ beschäftigen wir uns mit den Fragen: Welche

Auswirkungen hat die Corona-Krise auf den Klimawandel und die Klimaverhandlungen? Hat die Menschheit aus der globalen Krise für das Bewältigen der Klimakrise gelernt? Wie gelingt das Hochfahren der Wirtschaft und gleichzeitig das Vorantreiben des Klimaschutzes? Wie können forschungs- und innovationspolitische Maßnahmen die Industrie nach der Corona-Krise bei der Dekarbonisierung unterstützen? Antworten und Einschätzungen darauf – und welche Maßnahmen für die Erreichung der Klimaziele gesetzt werden müssen – geben ExpertInnen aus Forschung, Wirtschaft, Energie und Klima.

Die anstehenden Konjunkturmaßnahmen bieten JETZT die Chance, den Kurswechsel in Richtung klimafreundlicher Zukunft einzuschlagen, denn die Zeit nach Corona ist die Zeit vor der Klimakrise. Jetzt müssen wir handeln, denn die Klimakatastrophe ist eine noch viel größere Bedrohung als die der Pandemie. Wenn bestimmte Kipppunkte im Klimasystem erreicht sind, gibt es kein Zurück mehr.

**TERESIA VOGEL, GESCHÄFTSFÜHRERIN**  
**INGMAR HÖBARTH, GESCHÄFTSFÜHRER**



# CORONA: LESSONS LEARNED AUCH FÜR DIE KLIMAKRISE?

ÜBER DEN KLIMAWANDEL WISSEN WIR WESENTLICH MEHR ALS ÜBER DAS CORONAVIRUS – UND DIE MASSNAHMEN ZU SEINER EINDÄMMUNG HABEN WEITAUS WENIGER AUSWIRKUNGEN: WARUM DIE CORONA-KRISE EINE CHANCE BIETET, DIE KLIMAWENDE SCHNELLER ZU VOLLZIEHEN.



**A**us der Corona-Krise lassen sich Lehren für die Klimakrise ziehen: Fünf Punkte, die zeigen, warum der Weg zur Klimawende von den Erfahrungen des Frühjahrs 2020 profitieren kann.

## WISSENSCHAFT ALS KOMPETENTER PLAYER

Noch nie haben sich politische EntscheidungsträgerInnen so sehr an der Wissenschaft orientiert wie im Kampf gegen die Corona-Pandemie. Auf der ganzen Welt wurden ExpertInnen in die BeraterInnenstäbe der Regierungen geholt. Auf Basis von wissenschaftlichen Expertisen und Modellen wurden Entscheidungen getroffen, die weitreichende Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft hatten. Auch wenn diese von Land zu Land im Detail unterschiedlich ausfielen, ein Trend blieb grenzüberschreitend bestehen: Die Zeit hemdsärmeliger Bauchentscheidungen ist vorbei. Wissenschaftsgeleitete Politik ist das Gebot der Stunde. Das ist Rückenwind in den Segeln der KlimaforscherInnen, die in den vergangenen 40 Jahren große Expertise auf ihren Feldern erarbeitet haben. „Über den Klimawandel wissen wir wesentlich mehr als über das Coronavirus“, sagt Karl Steininger, stellvertretender Leiter des Wegener Centers für Klima und Globalen Wandel an der Karl-Franzens-Universität Graz. Das zeigt sich zum Beispiel am Sachstandsbericht Klimawandel, der vom Klimafonds beauftragt und von den führenden Klimawissenschaft-

tern in Österreich erstellt wurde. Dieser einzigartige Bericht versammelte schon 2014 das bestehende Wissen zum Klimawandel in Österreich sowie zu dessen Auswirkungen, sowie zu Erfordernissen und Möglichkeiten bei seiner Minderung. Die gesammelten, wissenschaftlich gesicherten Erkenntnisse werden seither unter dem Dach des Klimaforschungsnetzwerks CCCA laufend aktualisiert. Daher ist sich Steininger, einer der Initiatoren und Herausgeber des Sachstandsberichts, sicher: „Die Maßnahmen zur Eindämmung der Klimakrise sind mit weit weniger weitreichenden Auswirkungen verbunden als jene zur Bekämpfung der Corona-Pandemie.“

## KOSTEN UND NUTZEN TRANSPARENT MACHEN

„Die Politik kann handeln, starke Maßnahmen setzen und hat dann höchste Motivation, wenn der Erfolg auch mess- und sichtbar ist“, schlussfolgert Steininger aus den Erfahrungen mit der Pandemie-Bekämpfung. Dieses Handwerkszeug liefert ebenfalls die Wissenschaft, die etwa belegen kann, wie sehr „Social Distancing“ die Verbreitung des Virus eingedämmt hat. Doch während die Effektivität der Anti-Corona-Maßnahmen klar nachvollziehbar ist, ist die Effizienz noch unklar: Die volkswirtschaftlichen Kosten, die durch die Corona-Pandemie entstanden sind, werden von den WirtschaftsforscherInnen derzeit mit BIP-Einbußen im hohen einstelligen Prozentbereich beziffert. Nur in einem traurigen Punkt seien diese klar auszumachen, sagt Steininger: „Wir wissen aufgrund der Hitzewelle von 2003 sehr genau, was eine Häufung außertourlicher Todesfälle an berechenbaren Schäden verursacht.“ Bei 70.000 Toten in in jenem Sommer weltweit geht die Forschung mittlerweile von 13 Mrd. US-Dollar an volkswirtschaftlichen Kosten aus. Zieht man in Betracht, dass es

**„DIE POLITIK HAT HÖCHSTE MOTIVATION, WENN DER ERFOLG AUCH MESS- UND SICHTBAR IST.“**

KARL W. STEININGER

Foto: Furgler



**Karl W. Steininger** ist Professor für Klimaökonomie und nachhaltigen Wandel am Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel der Universität Graz. Die Forschung des Volkswirts konzentriert sich auf die wirtschaftlichen Auswirkungen des Klimawandels sowie des langfristigen kohlenstoffarmen Übergangs; er analysiert Optionen wie Anpassungen in der Raumplanung, technologische Entwicklung in der Industrie oder die Verbesserung der Versorgung mit erneuerbaren Energien. Mehr als 100 Veröffentlichungen zu Klimawandel, globalem Wandel und internationalen Wirtschaftsfragen verdeutlichen seine Expertise. Er ist Vorsitzender der Überwachungsgruppe des Pariser Übereinkommens für den Verkehr in der FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr).

bei steigenden Durchschnittstemperaturen und längeren sommerlichen Hitzeperioden ab den 2030er-Jahren regelmäßig zu großer Übersterblichkeit kommt, wird klar: „Die Kosten für die Klimawandelfolgen werden viel höher sein als die durch Corona verursachten“, so Steininger. Der wesentlichste Unterschied ist jedoch ein anderer: Gegen den Klimawandel wird es keine Impfung und keine Herdenimmunität geben. Es bedarf politischer Maßnahmen, um die Folgen einzudämmen und abzufedern.

### POLITISCHE MASSNAHMEN SETZEN

Die Eingriffe in die Wirtschaft, die rund um den Globus während der Corona-Pandemie vorgenommen wurden, sind in der Geschichte der industrialisierten Gesellschaft beispiellos. Einzig während der Weltwirtschaftskrise der 1930er-Jahre reagierten die Staaten mit ähnlich massiven Investitionsprogrammen zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Nachfrage. Doch ein einfaches Investieren wird diesmal nicht reichen, das zeigt Steininger mit einem Blick auf die Finanzkrise vor 10 Jahren: „2009 sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen wegen der Rezession gesunken, 2010 lagen sie wieder im langjährigen Wachstumstrend“, erklärt der Volkswirt. Es muss daher jetzt eine Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch umgesetzt werden, um den „fossilen Lock-in“ zu verhindern. Negativbeispiel ist für Steininger die Abwrackprämie, die letztlich einen fossilen Antrieb durch einen anderen ersetzt. Das Gebot der Stunde ist für ihn ein Abschaffen von kontraproduktiven Unterstützungsmaßnahmen wie Dieselprivileg, PendlerInnen-Pauschale und Stellplatzverpflichtung im Neubau. Ein zweiter Punkt ist die CO<sub>2</sub>-Bepreisung, bei der Corona eines gezeigt habe: „Wir brauchen eine Bepreisung der Kohlendioxid-Emissionen noch dringender und noch früher!“ Ein mögliches Modell wäre es auch, ein solches Instrument über die ersten 2 bis 3 Jahre nicht aufkommensneutral zu gestalten, sondern die Einnahmen-Überschüsse zur Sanierung des durch Corona angeschlagenen Budgets zu verwenden, anstatt neue Steuern zu erfinden – damit wäre der Lenkungseffekt gleich an eine Budgetsanierung gekoppelt.

### BREITER KONSENS

Während das schwedische Modell der Corona-Bekämpfung noch einer Evaluie-

rung harrt, wird das schwedische Modell der Klimastrategie bereits unisono als vorbildlich angesehen. Es setzt auf einen breiten Konsens über unterschiedliche politische Ansichten. Dem sei ein intensiver, mehrjähriger Diskussionsprozess in der schwedischen Gesellschaft vorausgegangen, erklärt Steininger: „Seit 1. Jänner 2018 steht ganz Schweden hinter dem Ziel, bis 2045 das gesamte Land treibhausgasneutral zu machen.“ Das hat unter anderem dazu geführt, dass alle emissionsrelevanten Industrien ihre Hausaufgaben gemacht und eine Low-Carb-Roadmap ausgearbeitet haben, um schon jetzt eine Antwort auf die zukünftigen Regelungen zu finden. Dieser „schwedische“ Konsens bzw. die Bereitschaft zur Zusammenarbeit, die zumindest auf nationaler und teilweise auch schon auf zwischenstaatlicher Ebene während der Corona-Krise zu spüren war, ist ein weiterer Baustein auf dem Weg zu einer gemeinsamen Bewältigung dieser Menschheitsaufgabe.

### FÖRDERUNGEN ALS KLIMASCHUTZINSTRUMENT

Ein Klimaschutzprogramm, das auf den Erfahrungen der Corona-Bekämpfung aufbaut, bedarf aber nicht nur regulatorischer Maßnahmen. Damit müssen Anreize einhergehen, die starke Änderungsimpulse setzen. Als Beispiel nennt Karl Steininger die Transformation zu einer klimaneutralen Mobilität: Während man zum einen Emissionsgrenzwerte setzen und einen Fahrplan für Zulassungsverbote entwickeln kann, geht es auf der anderen Seite um Prämien für den Umstieg auf E-Autos und die Förderung von Forschungsprojekten auf dem Gebiet der Elektromobilität, wie sie der Klima- und Energiefonds umsetzt. Ein ähnliches Zusammenspiel aus Regelung, Förderung und Forschung ist in vielen klimaschutzrelevanten Bereichen realisierbar, wie etwa Raumwärme, Kreislaufwirtschaft oder Stromerzeugung. Vor allem bietet diese Form der wissenschaftlich untermauerten Richtungsentscheidung einen unschätzbaren Vorteil: Sie kann auf die jeweiligen Besonderheiten einer Region angepasst werden. Auch das eine Erkenntnis aus den Anti-Corona-Strategien: Klar begründete, transparent kommunizierte Entscheidungen von regionalen und nationalen EntscheidungsträgerInnen werden von der Mehrheit der Bevölkerung akzeptiert.



## DAS SYMPTOM DES UMBRUCHS

WARUM CORONA UNS DAS UMDENKEN LEHRT UND DEN WEG ZU RESILIENTEREN, NACHHALTIGEREN GESELLSCHAFTEN ZEIGT.

### ALS HISTORIKER BESCHÄFTIGEN SIE SICH MIT DEN GROSSEN UMBRÜCHEN DER GESCHICHTE: IST DIE CORONA-KRISE EIN SOLCHER?

**\_PHILIPP BLOM:** Corona ist nicht der Umbruch, sondern ein Symptom des Umbruchs. Die menschlichen Eingriffe in die Natur sind so tief geworden, dass wir auf Pathogene stoßen, die wir davor nicht kannten. Das uferlose Wachstum, das diese Eingriffe nötig macht und die letzten 400 Jahre freilich auch Demokratie und Wohlstand gebracht hat, ist an seine Grenzen gekommen. Das ist der Umbruch, den wir erkennen müssen! Wir müssen begreifen, dass wir Teil der Natur sind und nicht über der Natur stehen.

### WOMIT KANN MAN DIESEN UMBRUCH HISTORISCH VERGLEICHEN?

**\_BLOM:** Es gab immer Momente in der Geschichte, an denen Gesellschaften an natürlichen Ereignissen zerbrochen sind. Denken wir an die römische Antike, die durch einen Klimawandel beendet wurde, wodurch die Transportwege für landwirtschaftliche Güter zu weit wurden. Oder die kleine Eiszeit im 16./17. Jahrhundert, das war auch so ein Moment.

### AKTUELL ÄNDERN VIELE IHR VERHALTEN, WEIL IHNEN DIE AKTUELLE DRINGLICHKEIT BEWUSST GEMACHT WIRD. KÖNNEN MENSCHEN AUS DER GESCHICHTE LERNEN?

**\_BLOM:** Die oft gestellte Frage nach dem Lernen aus der Geschichte kann man so beantworten, dass Menschen jedenfalls auf Ereignisse reagieren. Die Europäische Union war eine Reaktion auf 1945, ein Kind des „Nie-wieder-Krieg“. So eine Reaktion hält zwei Generationen an, in der dritten ist sie nicht mehr wichtig, weil ihr keine gefühlte Erfahrung mehr hinterlegt ist, das ist ein bekannter dynamischer Prozess.

### LÄSST SICH AUS DER REAKTION AUF DIE CORONA-KRISE EINE BLAUPAUSE FÜR DEN UMGANG MIT DER KLIMAKRISE ERKENNEN?

**\_BLOM:** Ich fände es überraschend, wenn wir jetzt alle anfangen, unser Leben zu ändern, und ein Gleichgewicht mit der Natur eingehen. Ich sehe auch die Gefahr eines Weges in die Diktatur, wenn wir alle mit einer Tracking-App in der Tasche herumlaufen und jede abweichende

Stimme als Fake News denunziert wird. Aber ja, aus der aktuellen Katastrophe lässt sich auch für die Klimakrise lernen, dass wir resilientere Gesellschaften brauchen, weniger global expansiv, sondern lokal und nachhaltig. Es ist eigentlich nichts weniger gefragt als die Neuerfindung des Menschen.

### IST DIE HISTORISCHE BEGRIFFLICHKEIT MARSHALLPLAN, DER DIE KLIMAKRISE MITDENKT, FÜR SIE PASSEND?

**\_BLOM:** Marshallplan ist ein höflicher Weg zu sagen: „Wir wollen Geld umsonst bekommen.“ Ich halte den Vergleich mit einem „Green New Deal“ für besser, es geht um keynesianische Investitionen zum Umbau des Systems. Das Modell des unbegrenzten ökonomischen Wachstums ist nicht zukunftssicher, das kann nicht nochmal 50 Jahre gut gehen. Jetzt so zu investieren, dass die Zukunft ein stabiles demokratisches Gerüst bekommt, ist ein gigantisches Infrastrukturprojekt.

### WO SEHEN SIE IN ÖSTERREICH CHANCEN FÜR EIN SOLCHES UMBAUPROJEKT?

**\_BLOM:** Stellen Sie sich Österreich als globalen Branchenführer beim Umbau auf grünes Wirtschaften vor! Wenn wir jetzt Technologien dafür schaffen, haben wir langfristig einen globalen Wettbewerbsvorteil. Ich halte das für eine realistische Hoffnung. Derzeit ist es unsere einzige Hoffnung, nichts zu verlieren. Das ist doch keine Perspektive. So können wir etwas aufbauen, das zu blühenden Städten und Gesellschaften beiträgt.

### WAS SIND FÜR SIE ENTSCHIEDENDE LEITLINIEN DAFÜR?

**\_BLOM:** Zum Beispiel ein bedingungsloses Grundeinkommen. Hätten wir das schon, hätte sich die Krise ganz anders gestaltet, ohne dass so viele plötzlich am Existenzminimum sind. Ein weiterer Punkt ist die Abkehr vom Energiekonsum, ein Steuersystem, das CO<sub>2</sub> bepreist und Vermögen umverteilt. Umverteilung ist dringend nötig, denn wenn eine soziale Schicht weiterhin immer mehr Wohlstand und Einfluss hortet, immer mehr zu einer eigenen Kaste wird, wird Demokratie bald unmöglich. Ich bin skeptisch, wenn es heißt, dass wir jetzt alles wieder „hochfahren“. Eine Gesellschaft ist doch kein Betriebssystem. Vor allem hat das System so auch schon vorher für viele nicht gut funktioniert. Wir können das als historischen Moment begreifen und zeigen, dass wir die aktuelle Lektion gelernt haben: dass es nämlich auch anders geht. Eingriffe in die Wirtschaft waren ein Tabu, und jetzt gibt es fast alles über Nacht.



Foto: Bogenberger Autorenfotos

**Philipp Blom** (\*1970) ist promovierter Historiker. Er studierte in Wien und Oxford, lebte in London, Paris und seit 2007 in Wien. Er arbeitete als Lehrer, Lektor, Auslandskorrespondent und Autor, ehe er sich 2001 ganz auf die Autorenschaft konzentrierte. Er publizierte historische und literarische Romane, moderierte die Sendung „Punkt Eins“ auf Ö1, macht Filme wie die mehrfach preisgekrönte Dokumentarserie „Der taumelnde Kontinent“ und kuratiert Ausstellungen in Europa und den USA. Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Umbrüche wie der Erderwärmung und der Digitalisierung wendet er sich seit seinem Buch „Was auf dem Spiel steht“ 2017 verstärkt Gegenwarts- und Zukunftsthemen zu.

# PSSST!

## DIE WELT IM RUHE- MODUS

DAS WASSER IN DEN KANÄLEN VENEZIGS  
IST KLAR, WILDTIERE EROBERN DIE STÄDTE  
UND AUCH DAS BLAU DES HIMMELS IST  
UNGETRÜBT. DIE NATUR SCHEINT SICH  
IHRE RECHTE ZURÜCKZUHOLEN, DOCH  
DER EINFLUSS DER CORONA-KRISE AUF  
DIE UMWELT IST NUR EIN KURZFRISTIGER  
EFFEKT. „GERADE DAS KLIMA WIRD  
VON DIESER KURZEN ATEMPAUSE  
NICHT WIRKLICH PROFITIEREN“, SO  
METEOROLOGIN UND KLIMAFORSCHERIN  
HELGA KROMP-KOLB.

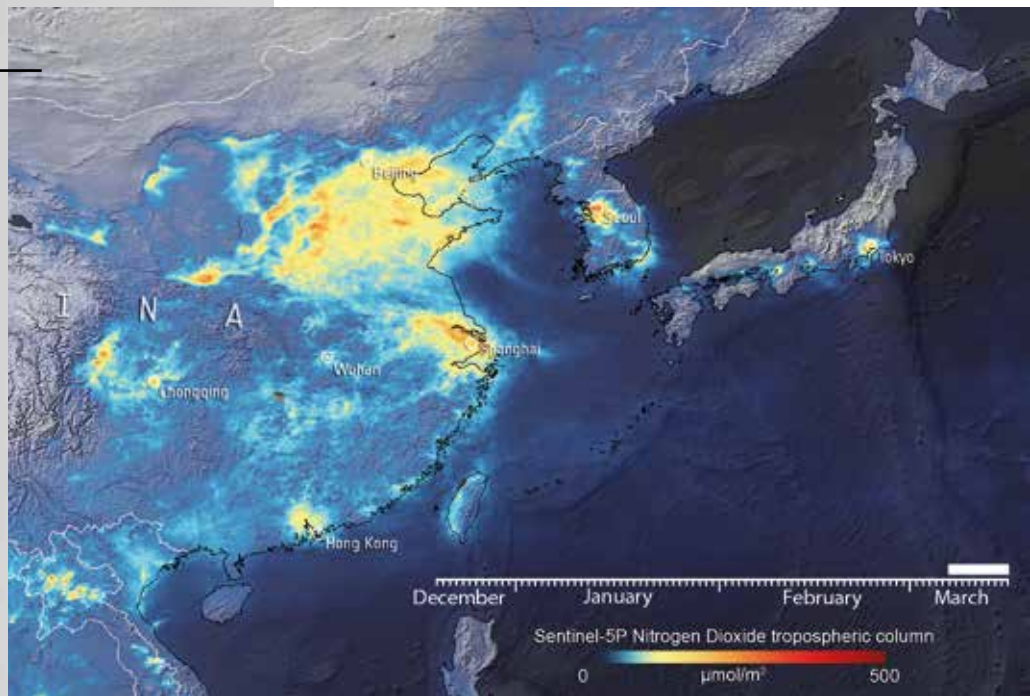


**NEU-DELHI**  
Indien



**CHINA**  
Asien

RÜCKGANG DER STICKSTOFFOXIDE  
An verkehrsnahen Standorten und auch in Städten zeigten Messungen der Luftqualität deutliche Rückgänge für Stickstoffoxide: In Neu-Delhi, Indien, sank der Feinstaubgehalt um bis zu 44 Prozent. Die Daten des ESA-Satelliten Sentinel-5P zeigen einen deutlichen Rückgang bei den Stickoxiden in der Atmosphäre über China. (Foto re.)



Fotos: Apa Picturedesk

IN CORONA-ZEITEN LEEREN SICH DIE STRASSEN –  
WILDTIERE EROBERN NEUE REVIERE

Rechts im Bild: Leere Autobahn in Richtung Barcelona: Spanien hat eine zweiwöchige Ausgangssperre ausgerufen. Angesichts des massiven Rückgangs der menschlichen Interaktionen reagieren Wildtiere auf die veränderten Bedingungen und wagen sich dorthin vor, wo normalerweise der Mensch ihnen den Platz nimmt.

**LLANDUDNO**  
Wales



**NARA**  
Japan







**KLARES WASSER**  
Venedigs Kanäle sind ein deutliches Beispiel dafür, wie schnell die Natur sich nach dem Ausbleiben von menschlichem Einfluss wieder erholen kann. In den sonst trüben Kanälen ist das Wasser kristallklar. Zurückzuführen ist dies auf den stark eingeschränkten Schiffsverkehr und die weniger aufgewirbelten Sedimente.  
Foto unten: Das Drohnenbild zeigt die Bucht von Cartagena. Die strengen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus wirken sich positiv auf die Umwelt in Kolumbien aus.

**VENEDIG**  
Italien



**CARTAGENA**  
Kolumbien



## CORONA-KRISE: CHANCE FÜR VERÄNDERUNGEN.

**D**ie Industrie wurde auf ein Minimum heruntergefahren, der Flugverkehr gänzlich eingestellt, Grenzen geschlossen und Menschen zum Social Distancing aufgefordert – all diese Maßnahmen sollen zur Eindämmung des Corona-Virus beitragen, der von Wuhan (China) aus seinen Weg in die ganze Welt genommen hat. Vieles, was bisher selbstverständlich war, funktioniert nicht mehr.

### DIE WELT HAT EINE VOLLBREMSUNG GEMACHT – ZUM VORTEIL DER NATUR.

„Gewisse Aspekte der Umwelt haben tatsächlich profitiert. Die Natur reagiert zum Teil sehr schnell – aber das Klima wird von dieser kurzen Atempause nicht profitieren. Die Ansammlung von Kohlenstoffdioxid in der Atmosphäre geht trotz Corona-Krise weiter, es ist lediglich eine Verzögerung im Anstieg, aber es ist kein spürbarer Gewinn zu erwarten“, sagt Meteorologin und Klimaforscherin Helga Kromp-Kolb, die während des Lockdowns den strahlend blauen Himmel und die Reduktion des Lärmpegels als besonders eindrucksvoll wahrnahm. „Der Flugverkehr ist ein ganz wesentlicher Faktor. Fällt dieser aus, wird der Himmel in seiner gesamten Tiefe sichtbar.“ Satellitenbilder der ESA (European Space Agency) in China und Norditalien zeigten einen besonders deutlichen Rückgang von Stickstoffdioxid durch die Corona-Krise aber auch in Österreich belegen Messungen des Umweltbundesamtes an verkehrsnahen Standorten Rückgänge bei den Belastungen mit Stickstoffoxiden.

„Wenn die Stickoxidkonzentrationen zurückgehen, dann heißt es natürlich auch, dass die Nitratkonzentrationen sinken, also die Folgeprodukte – die Aerosole. Die klaren Sichten, die man vielerorts bewundern konnte, haben sowohl mit dem Rückgang der Schadstoffkonzentrationen als auch mit Schönwetterphasen zu tun.“

Doch auch diese Bilder sind eine Momentaufnahme. Flugzeuge starten wieder und auch der Individualverkehr nimmt wieder zu. Als äußerst problematisch und bedauerlich würde Helga Kromp-Kolb staatliche Unterstützung für den Flug- und Autosektor sehen, die nicht an ambitionierte Umweltauflagen geknüpft ist. „Also genau jene Sparten, die langfris-

tig in der Form, wie sie jetzt agieren, keine Zukunft haben.“

### CORONA-KRISE WECKT NEUES BEWUSSTSEIN

Haben wir denn nichts aus der Corona-Krise für eine nachhaltige Zukunft mitgenommen? „Ich glaube erstens, dass es von Mensch zu Mensch ganz unterschiedlich sein wird, und zweitens, dass es ganz wesentlich davon abhängt, was die Politik jetzt tut.“

**„DIE KLIMAKRISE GEHT NICHT VON SELBER VORBEI. WENN WIR WEITERMACHEN WIE BISHER, DANN HABEN WIR EINE DAUERKRISE, DIE LETZTLICH DARIN MÜNDET, DASS DIE GESAMTE ZIVILISATION IN FRAGE STEHT.“**

#### HELGA KROMP-KOLB

Helga Kromp-Kolb sieht die Verfestigung der positiven Ansätze, die mit der Krise gekommen sind – wie beispielsweise regional einzukaufen, Fahrrad statt Auto zu fahren oder zu Fuß zu gehen, sich gesund zu ernähren, als Aufgabe der Politik, der Wissenschaft, der Medien und jedes Einzelnen. Zusammenfassend appelliert die Meteorologin und Klimaforscherin an das sofortige Setzen von Maßnahmen für eine nachhaltige Zukunft, und das Denken dahingehend zu verändern, dass Resilienz eine mindestens ebenso große Rolle spielen sollte wie Effizienz. „Passiert nichts, werden wir sicher wieder in alte Muster zurückfallen. Wir geben jetzt 40 Milliarden oder noch mehr aus, um aus dieser Krise wieder herauszukommen. Wenn wir diese finanziellen Mittel nicht verwenden, um gleichzeitig Klimaschutz zu betreiben, dann sind wir nachher ein hochverschuldeter Staat, der zusätzliches Geld benötigen würde, um klimaschutzmäßig umzubauen. Aus Klimasicht haben wir keine Zeit mehr zu verlieren – entweder wir nutzen jetzt die Chance oder wir verspielen die Zukunft. Ich glaube, es ist wirklich die entscheidende Weichenstellung.“



Foto: Mitja Kobal/Greenpeace

**Helga Kromp-Kolb** ist Meteorologin und Klimaforscherin. Sie war Leiterin des Instituts für Meteorologie sowie des Zentrums für Globalen Wandel und Nachhaltigkeit der Universität für Bodenkultur (BOKU) Wien. Sowie Mitbegründerin des Climate Change Centre Austria.

# Warum nicht gleich die Welt retten?

**DIE PANDEMIE ERZWINGT DRASTISCHE MASSNAHMEN. ERFOLGEN SIE DURCHDACHT UND KOORDINIERT, KÖNNEN SIE AUCH DEM KLIMASCHUTZ ENORMEN SCHUB VERLEIHEN. UND NEBENBEI WIRTSCHAFT UND GESELLSCHAFT TRANSFORMIEREN.**



Foto: TKI Nieuw Gas

**„ES WÄRE EINE FURCHTBARE ZEITVERSCHWENDUNG, GINGEN WIR WIEDER ZURÜCK ZUM BISHERIGEN SYSTEM.“**

**JÖRG GIGLER,  
TKI Nieuw Gas**

**W**er häufig an Podiumsdiskussionen teilnimmt, kennt den Effekt: Bestimmte Fragen oder Argumente kommen unter Garantie zur Sprache. Einen solchen Klassiker hat auch Katharina Rogenhofer, Vorständin im Verein Klimavolksbegehren, auf Lager: Was kann das kleine Österreich schon ausrichten, wenn die Großen wie China oder die USA nicht mitspielen? „Gerade die Corona-Krise zeigt in meinen Augen sehr deutlich, dass eben nicht egal ist, was wir tun“, sagt Rogenhofer. „Und im besten Fall entstehen hier Ideen und Konzepte, die man auch an anderen Stellen ausprobieren und exportieren kann.“ So unterschiedlich Corona- und Klimakrise auch hinsichtlich Ursache und Geschwindigkeit des Verlaufs sind, sie scheinen eigentümlich verschränkt. Viele sehen in den Entscheidungen, die nun aus der Not gefällt werden, wesentliche Weichenstellungen für die Frage, ob wir das Klima noch retten können.

## WEITREICHENDE FOLGEN

Drei dieser Verschränkungen fallen Jörg Gigler besonders ins Auge. Der Direktor der niederländischen TKI Nieuw Gas und international renommierte Experte für alternative Energien nennt die Chance, die nun notwendigen

Investitionen unter dem Aspekt des Klimaschutzes zu tätigen. „Es wäre eine furchtbare Zeitverschwendung, gingen wir wieder zurück zum bisherigen System.“ Zudem, meint Gigler, zeige der nun veränderte Alltag durchaus auch positive Aspekte. „Ich bin davon überzeugt, dass die Menschen nach anderen Formen des Arbeitens, des Pendelns oder auch des Reisens verlangen. Wir alle bemerken doch auch die positiven Seiten dieser Krise: weniger Verschmutzung, weniger Verkehr, mehr Zeit für die Familie. Wenn es uns gelingt, dieses Gefühl zu erhalten, kann das tatsächlich zu einem neuen System führen.“ Hinzu komme die Erkenntnis, dass man auch alternativ agieren kann, ohne dabei Verluste zu erleiden.

Dass Klimaschutz ebenso wenig isoliert betrachtet werden dürfe wie der Schutz vor dem Virus, betont Christian Fink, der Geschäftsführer des Instituts für Nachhaltige Technologien bei AEE Intec: „Bei aller Notwendigkeit und bei allem Verständnis für staatliche Unterstützungsleistungen in dieser Phase müssen die eingesetzten Mittel einer langfristigen Strategie folgen. Sie dürfen nicht die Dividendenmaximierung einiger weniger befeuern. Die durch die Pandemie entstehenden Chancen sind nicht nur für den Klimaschutz enorm, sondern auch für eine insgesamt notwendige sozio-

ökonomische Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft.“

### EIN GEMEINSAMES EUROPA?

Dass die Maßnahmen kraftvoller ausfallen, wenn sie nicht an Grenzen enden, ist wohl unbestritten. Exemplarisch zeigt sich das im Energiesektor: Katharina Rogenhofer entwirft das Bild einer dezentralisierten europäischen Energielandschaft, in der Energie dort erzeugt und verteilt wird, wo es sinnvoll ist. Natürlich auch unter Einbindung privater Haushalte als Erzeuger. Warum, fragt sie, sollte man seine Energie nicht mit jemandem teilen, der nur einen Kilometer entfernt lebt, aber eben hinter einer Staatsgrenze? Die Hoffnung, dass die Pandemie letztlich zu einer Stärkung des europäischen Gedankens führen könnte, ist vielleicht vergebens, gestorben ist sie nicht. Mit dem europäischen „Green Deal“ seien Aspekte wie eine gemeinsame Zielsetzung, erste Maßnahmen und europäische Zusammenarbeit grundsätzlich gut adressiert, sagt Christian Fink, „Verbindlichkeit und Konkretheit müssen allerdings unter Beweis gestellt werden.“

Hinter der Gegenbewegung – dem Ruf nach Re-Regionalisierung – vermutet nicht nur Jörg Gigler bisweilen eine konservative Agenda, die die Gunst der Stunde nutzen will. Gleichzeitig aber gebe es durchaus positive Beispiele europäischer Kooperation auf dem Weg zu „Zero Emission“. Gigler nennt etwa die große europäische Batterie-Allianz oder die Zusammenarbeit im Wasserstoff-Bereich – Kooperationen, die schon vor Corona auf den Weg gebracht wurden.

### ZWISCHEN KURZ- UND LANGFRISTIGKEIT

Ein Spezifikum der Klimakrise ist ihre vermeintliche Langfristigkeit. „Es geht aber nicht nur um 2050, sondern auch um die kommenden fünf Jahre“, insistiert Jörg Gigler. Nahezu jedes Unternehmen könne alleine durch das Kürzen der Reisetätigkeit 20 bis 30 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren, „das ist ein Kinderspiel“. Gigler hält es für entscheidend, neben den langfristigen Zielen auch konkrete kurzfristige zu definieren.

Schwächen erkennt Katharina Rogenhofer aber auch in der langfristigen Planung. „Ich sehe die Gefahr, dass vor allem in Bereichen, die fossile Systeme betreffen, zu wenig geschieht. Wir sind ja keinesfalls dafür, dass etwa die Luftfahrt als Sektor sterben soll – auch, wenn uns das immer wieder vorgehalten wird. Aber in diesem Fall fließen Staatshilfen in eine Industrie, die dringend eines Wandels bedarf. Es

geht um die grundsätzliche Frage, was die AUA künftig eigentlich sein soll. Warum nicht ein integriertes Transportunternehmen?“

### PSYCHOLOGISCHE BARRIEREN

Dass psychologische Grenzen oft nicht weniger wirksam sind als staatliche, wird ebenso sichtbar. Katharina Rogenhofer konzidiert, dass die wechselseitigen Vorurteile zwischen Wirtschaft und Klimaaktivisten-Szene abnehmen, doch sei es oft die Politik, die das Klima-Thema gegen Wirtschaft und Arbeitsplätze ausspiele. „Die Wirtschaft ist aber kein monolithischer Block. Manchen Unternehmen ist Nachhaltigkeit tatsächlich völlig egal, doch wir haben auch sehr fruchtbare Kontakte zu Unternehmerinnen und Unternehmern, die ganz anders agieren.“ Jörg Gigler hat ohnehin den Eindruck, „dass wir bisher zu vorsichtig gewesen sind. Wir sind immer sehr nett zu unserer Industrie und unseren Unternehmen und haben Angst, dass Maßnahmen ihnen schaden könnten. Ich habe die Hoffnung, dass diese Vorsicht ein wenig schwindet.“

### MEHR ALS NUR TECHNOLOGIE

Auffallend ist, dass die Experten ihre Hoffnung nicht in technologische Sprünge setzen. „Die Lösung wird nicht in ‚der einen‘ Technologie liegen, denn die Klimaziele können nur durch Nutzung des gesamten Technologie-Portfolios erreicht werden“, sagt Christian Fink. Vielmehr werde es darum gehen, dass alle Energiesektoren in ihren Dimensionen betrachtet werden und auch intensiv über nutzbringende Kopplungen nachgedacht wird. „Bei aller Wichtigkeit von erneuerbarem Strom gilt es zukünftig, sich auch permanent Potenziale und Gesamteffizienz von unterschiedlichen Lösungsansätzen sektorübergreifend vor Augen zu führen.“ Schlüsselemente für das Erreichen der Klimaziele seien zudem Verbrauchsreduktion und Speichertechnologien. „Die Herausforderung liegt darin, hier Rahmenbedingungen zu schaffen, die immensen Potenziale auch rasch abzurufen“, sagt Fink, „und die Betonung liegt dabei vor rasch, denn mit dem aktuellen Aktivitätslevel dauern diese Prozesse viel zu lange, wie etwa die energetische Sanierung im Gebäudesektor.“

Vielleicht ist ja die Kommunikation einer der mächtigsten Hebel. „Wenn Politikerinnen und Politiker explizit von einer Krise sprechen, sind die Menschen offenbar auch bereit, zur Lösung der Krise beizutragen“, beobachtet Katharina Rogenhofer. Vielleicht könnten wir das ja mitnehmen: ehrlich und offen darüber zu sprechen, was nun auf uns zukommt.



Foto: Jake Tazreiter

**„WENN POLITIKERINNEN UND POLITIKER EXPLIZIT VON EINER KRISE SPRECHEN, SIND DIE MENSCHEN OFFENBAR AUCH BEREIT, ZUR LÖSUNG DER KRISE BEIZUTRAGEN.“**

**KATHARINA ROGENHOFER, Klimavolksbegehren**



Foto: AEE Intec

**„STAATLICHE UNTERSTÜTZUNGSLEISTUNGEN DÜRFEN NICHT DIE DIVIDENDENMAXIMIERUNG EINIGER WENIGER BEFEUERN.“**

**CHRISTIAN FINK, AEE Intec**



# PARIS IN SICHT?



Foto: Heinz Tesarek

**IST ES ZYNISCH, IN DER CORONA-KRISE AUCH VORTEILE SEHEN ZU WOLLEN? ODER KANN DIE PANDEMIE TATSÄCHLICH SCHRITTE IN RICHTUNG EINES „PARIS LIFESTYLE“ IM SINNE DES PARISER KLIMAABKOMMENS AUSLÖSEN, ETWA KLIMAFREUNDLICHERES MOBILITÄTSVERHALTEN? DIE CHANCE DARAUf BESTEHT – DOCH SIE IST EIN ZARTES PFLÄNZCHEN.**

**„UNSERE SYSTEME SIND EIN PULVERFASS, UND DAS VIRUS SEHE ICH EHER ALS FUNKE, DER NUN ZUR EXPLOSION GEFÜHRT HAT.“**

**JOSEF ZOTTER, ZOTTER SCHOKOLADE**

**W**er die Vereinbarkeit von Ökologie und Ökonomie infrage stellt, kann sich im südsteirischen Bergl vom Gegenteil überzeugen. Abseits klassischer Industriegebiete hat dort ein gelernter Koch und Konditor binnen 20 Jahren ein Unternehmen hochgezogen, das nicht nur höchst erfolgreich ist, sondern auch ein ökologischer Vorzeigebetrieb. Eine Mischung aus Intelligenz, Bestem und völliger Resistenz gegen die Punzierung als Spinner ließ den Chocolatier Josef Zotter zur prominenten Blaupause für den nachhaltig agierenden Unternehmer werden.

Zotters Ungeduld gegenüber Stillstand und Ideenlosigkeit ist im Gespräch mit Händen zu greifen. „Wenn wir jetzt nichts lernen, wann denn dann?“, fragt er rhetorisch und rückt die Bedeutung der Corona-Krise zurecht. „Ich glaube ja, dass die Pandemie viele längst bestehende Probleme erst sichtbar gemacht hat. Unsere Systeme sind ein Pulverfass, und das Virus sehe ich eher als Funke, der nun zur Explosion geführt hat.“ Die Diskussion über die Frage, ob man aus der Corona-Krise Lehren für die Klimakrise ziehen kann, ist längst intensiv im Gange. Die Hoffnung, nun eine Art Weckruf zu erleben, kollidiert mit der Enttäuschung über die vielen ungenutzten Möglichkeiten, die schon hinter uns liegen. Ein Zentrum der Diskussion ist das Thema Mobilität.

**HOFFNUNG AUF „CHANGE BY DESIGN“**

„Change by Disaster“ nennt Ulrich Brand das derzeitige Geschehen und hegt die Hoffnung, dass es doch noch zu einem „Change by Design“ kommen könnte. „Die Luftverkehrs-

unternehmen warten förmlich darauf, dass sie wieder den Flugverkehr hochfahren können, und die Automobilindustrie ringt ebenso um ein schnelles Wieder-Voranschreiten in Produktion und Verkauf“, beobachtet der Professor für Internationale Politik an der Universität Wien. Nun zeige sich jedoch: Es geht auch mit deutlich weniger Flugverkehr. Und: Der Staat kann im Ernstfall dramatische Maßnahmen ergreifen und gewaltige Geldmittel lockermachen. „Der starke Rückbau des Flugverkehrs oder der Automobilität wird Konflikte erzeugen, es stehen mächtige Interessen dagegen – aber die Politik kann durchaus lernen, dass sie sich gegebenenfalls gegen mächtige Wirtschaftsinteressen durchsetzen kann“, sagt Ulrich Brand.

Josef Zotter ist im Zusammenhang mit Mobilität vor allem eines ein Dorn im Auge: „Ich halte es für richtig, dass die Regierung in einem ersten Schritt mit der Gießkanne herumgegangen ist – nur wäre es jetzt an der Zeit, das Geld vermehrt nachhaltigen Themen zu widmen. Alle Länder retten derzeit ihre Fluglinien. Warum eigentlich? Die können ja auch Kredite aufnehmen. Ich würde mir wirklich wünschen, dass man jetzt mit dem Geld drucken aufhört und das Thema der Zinsen löst. Solange für Kredite kaum Zinsen verlangt werden, kommen wir aus dieser Hölle nicht heraus.“

**BENÖTIGT DAS UMDENKEN DRUCK?**

Und die Konsumenten? Bei der Frage, ob die Corona-Krise zu einer Art neuer Ethik führen könne, wird häufig das Beispiel der Video-Konferenzen genannt: Die Erkenntnis, dass so manche davon einen völlig sinnlosen Flug substituiert, werde nachwirken. Eine Hoff-



Foto: Peter Mayr

**„DIE POLITIK KANN DURCHAUS LERNEN, DASS SIE SICH GEGEBENENFALLS GEGEN MÄCHTIGE WIRTSCHAFTSINTERESSEN DURCHSETZEN KANN.“**

**ULRICH BRAND, UNIVERSITÄT WIEN**

nung, auf die Ulrich Brand zumindest nicht ausschließlich setzen will. Natürlich werde bei einigen Menschen das Bewusstsein für grüne Lebensstile steigen, doch ganz ohne Eingriffe seitens der Politik werde es nicht gehen, meint er: „Meine Position ist – und wir wissen das auch aus der Forschung –, dass es klare Regeln braucht, Anreize, aber ebenso Verbote, wie beispielsweise das der Kurzstreckenflüge und vieles andere mehr.“ Gleichzeitig, betont er, müsse auch der Staat seine Wachstums- und Wettbewerbslogik überdenken.

Im Zusammenhang mit Konsum gebe es zudem eine unterschätzte Herausforderung, meint Brand: In der klimapolitischen Diskussion gehe es ja nicht nur um Dekarbonisierung, sondern auch darum, deutlich weniger Rohstoffe zu verbrauchen. „Studien zeigen ja, dass Dekarbonisierung unter den jetzigen Bedingungen mit einem deutlichen Anstieg des Bedarfs an metallischen Rohstoffen einhergeht. Das wird auch die viel beschworene Kreislaufwirtschaft nicht wettmachen. Deshalb: Wir benötigen den Rückbau in bestimmten Branchen – dann sind wir auch wieder beim Konsum. Darauf sind die Institutionen und der Staat noch nicht eingestellt.“ Wachstumskritik, sagt Brand, ist eine Voraussetzung für eine weitgehende und den Problemen angemessene sozial-ökologische Transformation.

### ZWEI LÖSUNGSWEGE

Dennoch meint Josef Zotter, viele Menschen seien nun tatsächlich zu echten Veränderungen bereit. Sorge bereitet ihm allerdings das politische Signal des „Koste es, was es wolle“: „Ich weiß nicht, ob das alle richtig verstanden haben. Ich habe eher den Eindruck, dass manche diesen Zustand recht bequem finden und sich zurücklehnen.“

Die Frage, ob eine intrinsisch motivierte Veränderung im Verhalten oder die Mischung aus Anreiz und Verbot der Königsweg sei, sei eben kein reines Entweder-oder: „Ich sehe zwei mögliche Lösungswege, die auch gleichzeitig stattfinden können: Entweder, es entstehen immer mehr kleine, positive Beispiele, die irgendwann zu etwas Mehrheitsfähigem zusammenfließen. Oder es finden sich ein paar gescheite Leute in politischen Machtpositionen, die das endlich zielgerichtet lenken.“

## „DER WICHTIGSTE HEBEL“

**ANDREAS MATTHÄ, CEO DER ÖBB-HOLDING AG, ÜBER DIE ZENTRALE BEDEUTUNG DER MOBILITÄTSWENDE FÜR DEN KLIMASCHUTZ.**

**HERR MATTHÄ, HABEN SIE DIE HOFFUNG, DASS NACH BEWÄLTIGUNG DER CORONA-KRISE DAS ERREICHEN DER KLIMAZIELE EINFACHER WERDEN KÖNNTE?**

**\_ANDREAS MATTHÄ:** Für uns als ÖBB hat der Klimaschutz nach wie vor die höchste Priorität. Nach dem Kampf gegen das Coronavirus steht jetzt wieder der Einsatz gegen den Klimawandel voll im Fokus. Und die Bahn ist dabei ein wesentlicher Teil der Lösung.

**„DIE VERLAGERUNG VON VERKEHR UND TRANSPORT AUF DIE SCHIENE IST DER WICHTIGSTE HEBEL, UM TREIBHAUSGASEMISSIONEN ZU SENKEN.“**

**DIE MOBILITÄTSWENDE IST DER KERN DER LÖSUNG?**

**\_MATTHÄ:** Natürlich, Österreichs Klimaziele sind nur mit einem Mobilitätswandel beziehungsweise dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs erreichbar. Die Verlagerung von Verkehr und Transport auf die Schiene ist der wichtigste Hebel, um Treibhausgasemissionen zu senken.

**WAS KANN MAN DENN KONKRET TUN?**

**\_MATTHÄ:** Grundsätzlich sollten im Sinne des Klimaschutzes etwa Kurzstreckenflüge nicht mehr so attraktiv sein. Ein Flug zwischen Wien und München verursacht rund 15 Tonnen an Treibhausgasen. Hier ist die Bahn eine echte Alternative. Bahnfahren war allerdings schon vor Corona ein wichtiger Teil des modernen Lifestyles, und das wird auch bald wieder so sein. Damit die Mobilitätswende gelingt, muss der Zug ein zentrales Fortbewegungsmittel sein. Ein eigenes Auto zu besitzen, wird in Zukunft immer unwichtiger werden.



Foto: ÖBB/Andreas Jakwerth

**Andreas Matthä,  
ÖBB-Holding AG**

# WEICHENSTELLUNGEN

WIE GELINGT DIE KLIMANEUTRALITÄT BIS 2040?  
WIE KÖNNEN INVESTITIONEN JETZT SINNVOLL ALS  
LENKUNGSINSTRUMENT EINGESETZT WERDEN? DIE  
SPITZEN-ÖKONOMINNEN CLAUDIA KEMFERT UND  
ANGELA KÖPPL HABEN DAZU EIN PAAR IDEEN.

## NEW GREEN DEAL?

GIBT ES IN IHREN AUGEN TATSÄCHLICH DIE CHANCE, ÜBER GEZIELTE INVESTITIONEN JETZT ZU EINEM NEW GREEN DEAL ZU KOMMEN?

**\_CLAUDIA KEMFERT:** Den „Neustart“ nach der Pandemie sollten wir dazu nutzen, Nachhaltigkeit und Klimaschutz zu fördern. Die Investitionen sollten den Umbau der Energieversorgung hin zu erneuerbaren Energien und Energieeinsparung fördern. Staatliche Fördermittel sollten daran gekoppelt sein, dass Unternehmen von der Nutzung fossiler Energiequellen auf klimaschonende Technologien umsteigen. Zudem muss der Verkehr dauerhaft vermieden, verlagert und verbessert werden. Staatliche Hilfgelder sollten an die Bedingung geknüpft sein, dass Ökostrom im Schienenverkehr und im ÖPNV vermehrt Elektrofahrzeuge, aber auch im Schiffs-, Flug- oder Schwerlastverkehr klimaschonende Antriebe zum Einsatz kommen. Kurzstreckenflüge sollten komplett abgeschafft werden, stattdessen Zug-Schnellfahrstrecken ausgebaut und Investitionen in Schieneninfrastruktur mindestens verdreifacht werden.

**\_ANGELA KÖPPL:** Wenn man berücksichtigt, dass hohe Summen an öffentlichen Geldern für die Bekämpfung von Covid-19 und den damit einhergehenden Wirtschaftseinbruch

## KREISLÄUFE?

SEHEN SIE IN DIESEM ZUSAMMENHANG ANZEICHEN FÜR EIN ERSTARKEN DER KREISLAUFWIRTSCHAFT?

**\_CLAUDIA KEMFERT:** Bisher eher nicht, dies sollte sich aber ändern.

**\_ANGELA KÖPPL:** Eine Orientierung wirtschaftspolitischer Strategien an einer Kreislaufwirtschaft anstelle der etablierten linearen Produktions- und Konsumstrukturen ist eine

**„ANGESICHTS DER STARK GESTIEGENEN ARBEITSLOSIGKEIT DARF MAN NICHT ÜBERSEHEN, DASS COVID-19 AUCH EINE SOZIALE KRISE IST.“**

**ANGELA KÖPPL**

aufgewendet werden, sehe ich es jedenfalls als Chance für gezielte strukturelle Investitionen, die den Zielsetzungen des Green Deal entsprechen. Beispiele dafür gibt es für den Gebäudebereich, wo ganze Stadtviertel klimaneutral gestaltet werden und neue Energiekonzepte zur Anwendung kommen könnten. Im Verkehrsbereich könnte eine Orientierung an flexiblen, nachfrageorientierten Mobilitätsdienstleistungen die Mobilität im ländlichen Raum verändern und neue Geschäftsmodelle stimulieren. Auch die in Städten zunehmend geführte Diskussion über die Verteilung des öffentlichen Raums schafft Potenzial für Investitionen in großzügige Rad- und Fußgängerinfrastruktur.

wichtige Option, um die Grenzen unseres Planeten zu berücksichtigen und die Ressourceneffizienz deutlich zu erhöhen. Die Kreislaufwirtschaft könnte regionale Wirtschaftsstrukturen stärken und Beschäftigungspotentiale in neuen innovativen Geschäftsmodellen eröffnen.



Foto: Alexander Müller

Die Ökonomin **Angela Köppl** arbeitet im Forschungsbereich Umwelt, Landwirtschaft und Energie des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (WIFO). Davor war sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin der Abteilung Ökonomie am Institut für Höhere Studien tätig. Angela Köppl ist Vizepräsidentin des Austrian Chapter of the Club of Rome und war Mitglied des Vorstandes des Climate Change Center Austria (CCCA).



## WEN FÖRDERN?

WELCHE KRITERIEN KÖNNTE ODER SOLLTE DIE POLITIK DENN IN DIESEM SINNE ENTWICKELN?

**\_ANGELA KÖPPL:** Angesichts der stark gestiegenen Arbeitslosigkeit darf man nicht übersehen, dass Covid-19 auch eine soziale Krise ist. Das heißt, Menschen wieder in den Arbeitsprozess zu bringen, ist ein prioritäres Kriterium. Aber es geht auch darum, die Entwicklung in Richtung kohlenstofffreier Wirtschaft und Gesellschaft zu verändern, und um die Stärkung der Innovationskraft der heimischen Unternehmen.

Ebenso wäre eine Verringerung der Verwundbarkeit der Wirtschaft durch die Abhängigkeit von globalen Lieferketten zu beachten. Damit sich der Aspekt der Nachhaltigkeit in wirtschaftspolitischen Entscheidungen ausreichend wiederfindet, ist es entscheidend, dass die kurzfristige Mittelverwendung zur Setzung von konjunkturellen Impulsen gleichzeitig die langfristigen Auswirkungen heutiger Entscheidungen auf den Klimawandel und die Resilienz von Wirtschaft und der Gesellschaft in den gesetzten Maßnahmen berücksichtigt. Das ist die Voraussetzung, dass fossile Lock-ins vermieden werden. Es müssten entsprechend mehrere Dimensionen gleichzeitig für die Beurteilung von Maßnahmen gelten. Das wären etwa ein positiver Beschäftigungseffekt, ökologisch zukunftsfähige Strukturen, Stärkung der Resilienz der Gesellschaft und Stärkung der Innovationskraft der Unternehmen.

**\_CLAUDIA KEMFERT:** Zur Überwindung der Krise braucht es lenkende Impulse und entschlossene Investitionsbereitschaft vom Staat. Die Investitionen sollten den Umbau der Energieversorgung hin zu erneuerbaren Energien und Energieeinsparung fördern. Staatliche Fördermittel sollten daran gekoppelt sein, dass Unternehmen von der Nutzung fossiler Energiequellen auf klimaschonende Technologien umsteigen. Die aus einem Staatsfonds finanzierten möglichen Beteiligungen an Unternehmen sollten nach strengen Kriterien erfolgen, die sich an Systemrelevanz und Klimaschutz orientieren.

Der Industriesektor in Deutschland ist durch eine ausgeprägte Investitionsschwäche gekennzeichnet. Investitionen sind jedoch insbesondere in Zeiten notwendiger Modernisierungen aufgrund der Digitalisierung

**„KURZSTRECKENFLÜGE SOLLTEN KOMPLETT ABGESCHAFFT WERDEN, STATTDESSEN ZUGSCHNELLFAHRSTRECKEN AUSGEBAUT UND INVESTITIONEN IN SCHIENENINFRASTRUKTUR MINDESTENS VERDREIFACHT WERDEN.“**

CLAUDIA KEMFERT

und des Klimaschutzes unerlässlich. Der BDI schätzt den notwendigen Investitionsbedarf zur Erreichung der Klimaneutralität der deutschen Wirtschaft auf ca. 1,5 Billionen Euro (BDI 2018). Die generelle Investitionszurückhaltung und mangelnde Innovationen sind vor dem Hintergrund der Erreichung der Klimaziele besonders problematisch.

Die deutsche Industrie muss zur Erreichung der Klimaziele in den kommenden zehn Jahren die Emissionen um etwa 24 % im Vergleich zu heutigen Emissionen senken. Dies gelingt nur, wenn Produktionsprozesse möglichst rasch auf Klimaneutralität ausgerichtet werden.

Beispielsweise muss die Fahrzeugfertigung den benötigten Stahl aus CO<sub>2</sub>-freien Verfahren gewinnen. Dies kann gelingen etwa durch die Umstellung des Betriebs von Hochöfen von Kohle auf aus erneuerbaren Energien hergestelltem Wasserstoff. Da in den kommenden Jahren ohnehin etwa 50 % aller Hochöfen altersbedingt ersetzt werden müssen, ist die Zeit günstig, diese jetzt zukunftsfähig und klimaschonend auszurichten.

Grüner Wasserstoff ist ebenso für die Chemieindustrie oder aber als Antriebsstoff für Schwerlast-, Schiffs-, oder Flugverkehr in einer klimaneutralen Wirtschaft zentral. Auch die Automobilbranche muss die Produktionsprozesse umstellen. Im Individualfahrzeugbereich verstärkt auf Elektromobilität setzen, im Schwerlastbereich werden klimaschonende Antriebe benötigt. Umfangreiche Modernisierungen sind somit dringend erforderlich.



Foto: Oliver Etlinger

### **Claudia Kemfert**

leitet die Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin). Zudem ist sie Professorin für Energieökonomie und Nachhaltigkeit an der Privatuniversität Hertie School of Governance in Berlin. Claudia Kemfert war und ist auch als Gutachterin und Politikberaterin in verschiedenen Nachhaltigkeitsbeiräten und Kommissionen tätig. So beriet sie unter anderem EU-Kommissionspräsident José Manuel Barroso.

# „EIN ECHTER WENDEPUNKT DER GESCHICHTE“

LENA SCHILLING VON FRIDAYS FOR FUTURE ÜBER WUT ALS ANTRIEB, ENTTÄUSCHENDE TREFFEN MIT POLITIKERN UND DIE VIELFALT DER KLIMABEWEGUNG.

## FRAU SCHILLING, WIRD DIE CORONA-KRISE ZU EINER PRÄGENDE ERFAHRUNG IHRER GENERATION?

**\_LENA SCHILLING:** Ja, definitiv. Das ist die erste Pandemie, mit der Menschen in meinem Alter zu tun haben. Und wahrscheinlich nicht die letzte: Der Klimawandel wird wohl dazu führen, dass gewisse Krankheiten häufiger auftreten werden. Wir erleben hier einen Vorgeschmack auf künftige Ereignisse.

## ABER AUCH DIE CHANCE, ETWAS ZU VERÄNDERN?

**\_SCHILLING:** Die Frage, wie man nun den Wiederaufbau der Wirtschaft gestaltet, wird für künftige Generationen entscheidend sein. Vor allem, ob die Politik die Auszahlung von Hilfspaketen an ökologische Bedingungen knüpft. Ich halte diese Krise für einen echten Wendepunkt der Geschichte. Und wenn wir diesen Moment verpassen, wird die Zukunft sehr bitter.

## WAS MACHT DIESER ZUSTAND EMOTIONAL MIT IHNEN?

**\_SCHILLING:** Wenn ich sehe, wie wenig man als Einzelne verändern kann, macht mich das natürlich hilflos. Und Hilflosigkeit führt bekanntlich zu Wut. Wir alle sind müde, und wir alle sind wütend. Diese Wut ist auch mein persönlicher Antrieb.

## WUT AUF MEINE GENERATION? WIR SIND JA DIE TÄTER.

**\_SCHILLING:** Nein, es ist keine Frage der Generation. Schon in den 1980er-Jahren haben Menschen die Au besetzt, und die waren wohl von der gleichen Hilflosigkeit und Wut getrieben. Wütend bin ich auf jene, die die Macht hätten, wirklich etwas zu verändern, die aber die Verantwortung auf uns abwälzen. Auf diejenigen, denen offensichtlich egal ist, was mit ihren Kindern und Enkelkindern passiert.

## ES GIBT AUCH MENSCHEN IHRES ALTERS, DIE SO AGIEREN.

**\_SCHILLING:** Das sehe ich auch im eigenen Umfeld, bei Freunden, in der Schule. Und ich muss leider sagen: Ich verstehe das auch. Ich bin selbst seit eineinhalb Jahren bei Fridays for

Future aktiv, und ich kenne die Enttäuschung, immer wieder gegen die gleichen Wände zu rennen. Die meisten Jugendlichen haben das Gefühl, dass sie in der Politik nicht gehört werden. Darauf reagieren eben einige mit Rückzug. **APROPOS POLITIK: SIE HABEN SELBST POLITIKERINNEN UND POLITIKER GETROFFEN. WIE WAR DIE RESONANZ?**

**\_SCHILLING:** Ganz ehrlich? Ich bin fast immer auf völliges Unverständnis gestoßen. Wir haben plötzlich über Bio-Tomaten und Bio-Puten gesprochen, über einzelne Mini-Themen. Es war meist komplette Zeitverschwendung. Ich hatte oft das Gefühl, dass ein gewisses Bewusstsein für die echten Probleme durchaus existiert. Dass man aber nicht hinsehen will.

**„ICH WILL NICHT, DASS MICH MEINE KINDER EINMAL FRAGEN, WARUM WIR DAMALS NICHTS UNTERNOMMEN HABEN.“**

**LENA SCHILLING**

## SIE SIND SEIT KURZEM KEINE SCHÜLERIN MEHR. ENDET DAMIT IHR ENGAGEMENT BEI DEN FRIDAYS FOR FUTURE?

**\_SCHILLING:** Nein, bestimmt nicht. Im Kern ist es eine Bewegung der SchülerInnen, aber von Beginn an waren auch die Parents, die Grandparents, sogar die Teachers for Future dabei. Und vor allem auch viele StudentInnen. Ich glaube, diese Bewegung hat auch viele Menschen aktiviert, die die Hoffnung bereits verloren hatten. Ich will nicht, dass mich meine Kinder einmal fragen, warum wir damals nichts unternommen haben. Dieser Gedanke lässt mich weitermachen, wenn ich wieder einmal eine kalte Nacht am Ballhausplatz hinter mir habe.



Foto: Privat

**Lena Schilling** ist seit Beginn bei Fridays for Future Austria aktiv und eine der bekanntesten Repräsentantinnen der Bewegung. Sie initiierte auch den ersten Jugendrat in Österreich. Bis zu ihrer Matura in diesem Jahr war Lena Schilling Schülerin der Höheren Lehranstalt KunstModeDesign Herbststraße in Wien.